

loco revue

6/77





loco revue

pour les modélistes
et amateurs de chemins de fer

SOMMAIRE 6/77

c.f. touristiques	320	CFA : quatre ans après sur la voie de 38 à Anse (Rhône)
reportage	331	Exporail 77
construction	324	un autorail Berliet type 1920 en HO
modélisme à toute vapeur	328	construction d'une 1 040.TA chapitre 10 : le châssis (suite) un petit modéliste qui n'a pas peur des gros !
électronique	332	le système TVR (suite)
test	340	la 05 Liliput en HO
model shopping	345	Marklin, Roco
MOROP	338	la session de Pilsen, la NEM 310 révisée
divers		à travers les clubs (communiqués), la presse étrangère, revue des revues, nouvelles brèves, le grand virage (FFMF), des livres et des revues, petites annonces

COUVERTURE : Sur le réseau musée de M. Barbé (voir lr n° 275), une unité de traction polyvalente : locomoteur diesel SNCF C 61000 (ex-030 DA) et son truck moteur TC 61100 (ex-030 DTA) réalisés au 1/43 à partir des ensembles de pièces Kit-Zéro.

cliché Clive Lamming



Fondateur :
Jean-Edmond FOURNEREAU

Directeur :
Jean-Lucien FOURNEREAU

Avec la collaboration de :

Pierre Chenevez, Jean Gillot, Xavier Jacquet, Clive Lamming, Marcel Le Guay, Francis Marx.

**ADMINISTRATION - REDACTION
PUBLICITE - VENTE :**

Au siège de la revue, à l'adresse
ci-dessous Tél. (97) 24.01.65.

Loco-Revue, parution mensuelle, sauf août.

En vente dans les magasins spécialisés, les librairies, les bibliothèques de gare et les aéroports. Prix du numéro (sauf numéros spéciaux mars, juillet-août et décembre) : France : 8 F, Belgique 80 FB, autres pays, 8,50 FF.

Abonnement un an (11 numéros) :

*France : 78 F ; Belgique 700 FB ;
autres pays : 90 FF.*

L'échéance d'abonnement est indiquée en haut à droite du cliché d'adresse.

*C.C.P. 2081.39 Paris et 000-0600032-87 Bruxelles.
Référence bancaire : BNP Auray.*

Tous droits de reproduction réservés.

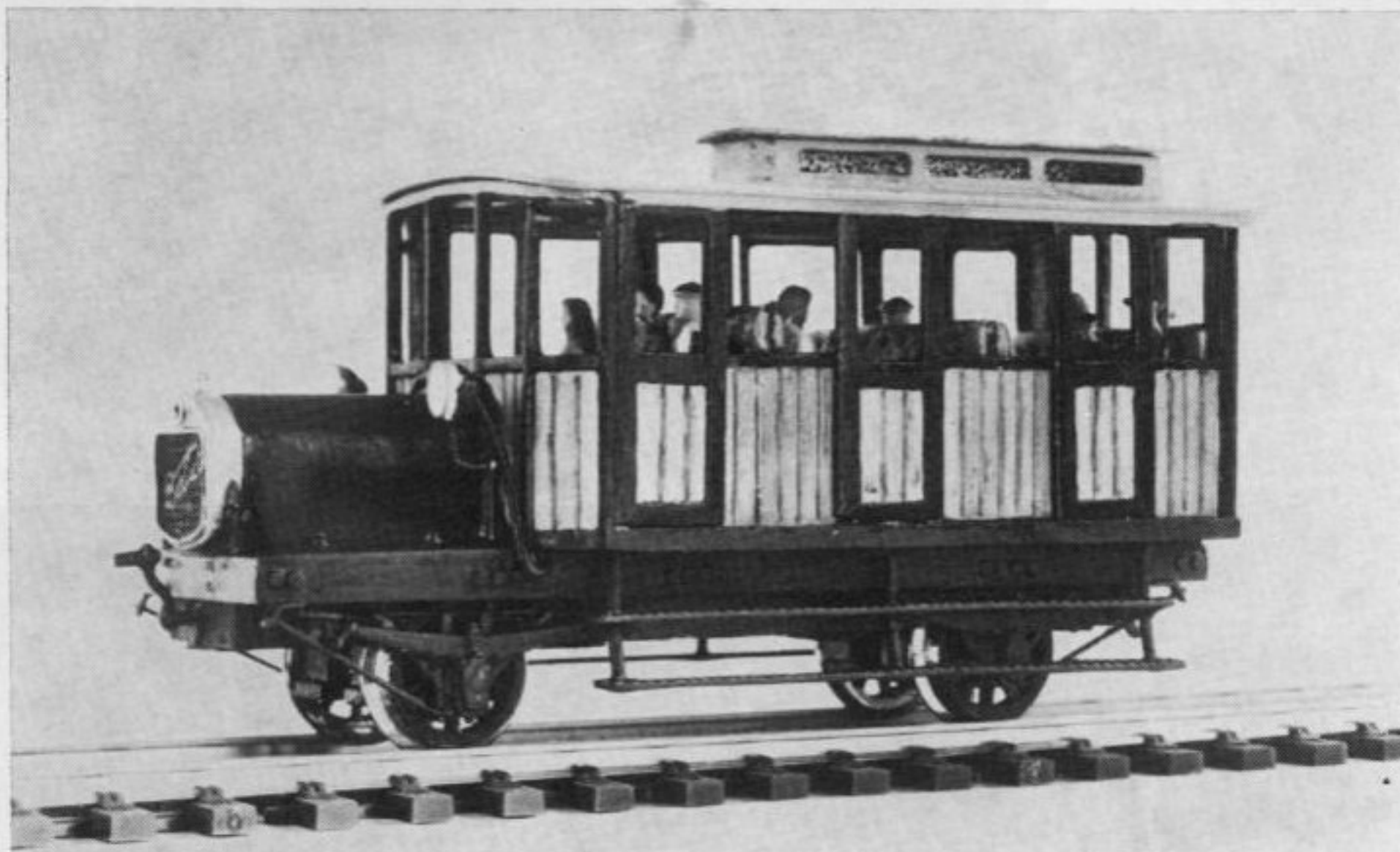
Les manuscrits non insérés ne sont pas rendus.

Les articles signés reflètent l'opinion de leurs auteurs et ne sont pas obligatoirement une prise de position de la rédaction.

Les insertions publicitaires n'impliquent nullement l'engagement de la revue de recevoir toutes les annonces qui lui seraient soumises. Le journal conserve l'entière liberté d'y donner ou de n'y pas donner suite, sans avoir à fournir motifs ou justifications.

éditions loco revue bp 9 le sablen 56400 auray

CONSTRUCTION



lr

Un autorail Berliet type 1920 en H0

alain lelu

A) CHÂSSIS :

Pour la réalisation de la partie mécanique de cet autorail, j'ai utilisé un châssis moteur commercialisé par la firme Merker + Fischer, réf. catalogue 9605. Ce châssis, commandé directement aux Ets M. + F, est fourni en kit et muni de roues pleines, ce qui m'a amené à substituer aux roues d'origine deux paires de roues à rayons disponibles chez ce constructeur (réf. 7 004, $\varnothing$ 11).

L'entraxe de ce châssis est de 45,5 mm, ce qui constitue une entorse à la réalité puisque l'autorail Berliet type 1920, tel qu'il est décrit dans l'article de M. Hamann (voir « Loco-Revue » n° 330, 331 et 332) possède, lui, un entraxe de 34,5 mm. Les supports d'essieux en laiton moulé proviennent aussi de chez M + F (réf. 3 309).

Voici, à toutes fins utiles, l'adresse de ce constructeur de petits moteurs électriques et de diverses pièces détachées :

Merker + Fischer, Röntgenstr. 6, 8 080 Fürstfeldbruck, RFA.

Comme on peut le voir sur le dessin en éclaté, le capot du moteur fictif, le bâti du moteur M + F et son plancher sont solidaires. Pour l'ajustage du plancher, il faudra se baser sur le bâti, car le moteur sera logé dans l'évidement central du plancher.

B) CAISSE :

Pour la construction de la caisse, on prendra le châssis (repère 1) comme élément de base pour assembler et souder les diverses parties de la superstructure. Les flancs de la caisse (voir fig. 1) sont gravés au perchlore de fer sur une plaque de laiton. La technique de la gravure photochimique a été développée en détail dans L-R. n° 372-5/76.

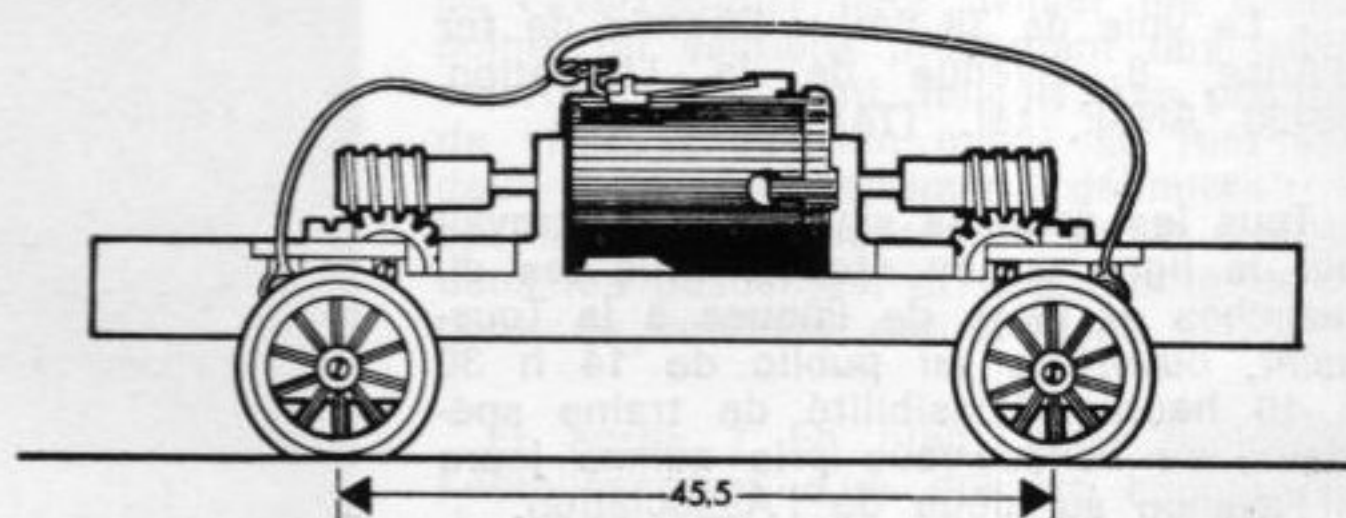
Sur la fig. 1 les parties noires sont enduites de vernis protecteur, tandis que les parties blanches sont laissées telles pour permettre au perchlo d'attaquer le métal. Ne pas oublier d'enduire aussi le dos de cette pièce afin de protéger le laiton. La calandre comportant le sigle Berliet est gravée suivant le même procédé. La gravure terminée, évi-

der les parties qui, sur le dessin, sont tramées, à l'aide d'une petite scie ; auparavant, percer un trou dans un coin de chaque partie tramée pour permettre à la lame de passer. Cette opération effectuée, finir les flancs de caisse à la petite lime plate. Pour découper le laiton, il est préférable d'utiliser une scie et non des ciseaux qui risqueraient de tordre la plaque.

Les flancs de caisse seront ensuite soudés au châssis sur les lignes C et D (voir fig. 1) en pointillé A et F et B et G, et aux montants 1 et 6 (voir fig. 2). Pour l'assemblage et la soudure de ces pièces bien respecter la perpendicularité !

J'ai utilisé, pour ce travail, de la soudure 2 002 Camping-Gaz (étain en pâte avec décapant incorporé) qui a la pro-

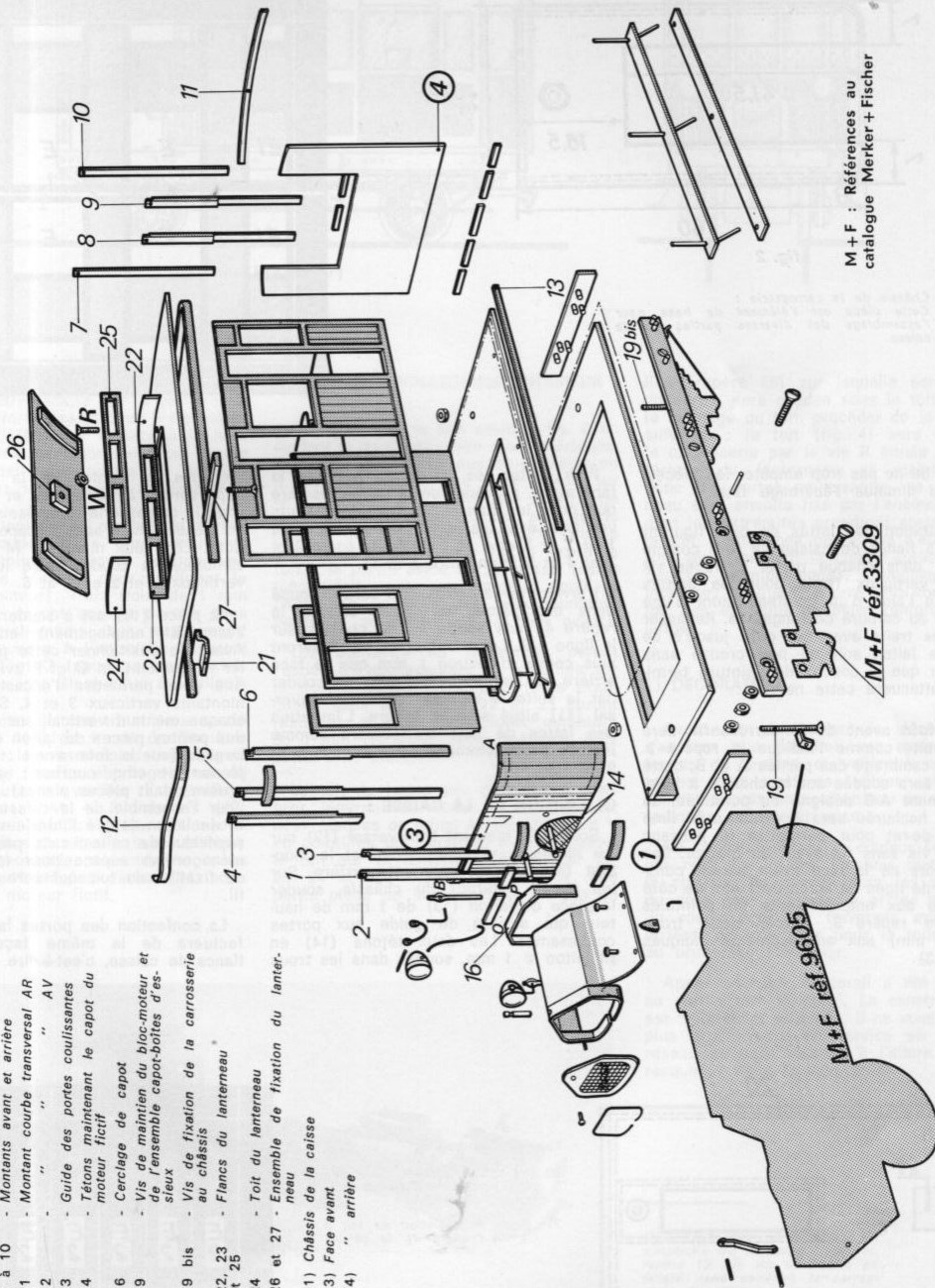
Châssis moteur
Merker + Fischer
réf. 9605
(Echelle 1/1).



AUTORAIL BERLIET Type 1920

construction en HO

- 1 à 10 - Montants avant et arrière
- 11 - Montant courbe transversal AR
- 12 - " " AV
- 13 - Guide des portes coulissantes
- 14 - Tétons maintenant le capot du moteur fictif
- 16 - Cerclage de capot
- 19 - Vis de maintien du bloc-moteur et de l'ensemble capot-boîtes d'essieux
- 19 bis - Vis de fixation de la carrosserie au châssis
- 22, 23 et 25 - Flancs du lanterneau
- 24 - Toit du lanterneau
- 26 et 27 - Ensemble de fixation du lanterneau
- (1) Châssis de la caisse
- (3) Face avant
- (4) " arrière



M + F : Références au catalogue Merker + Fischer

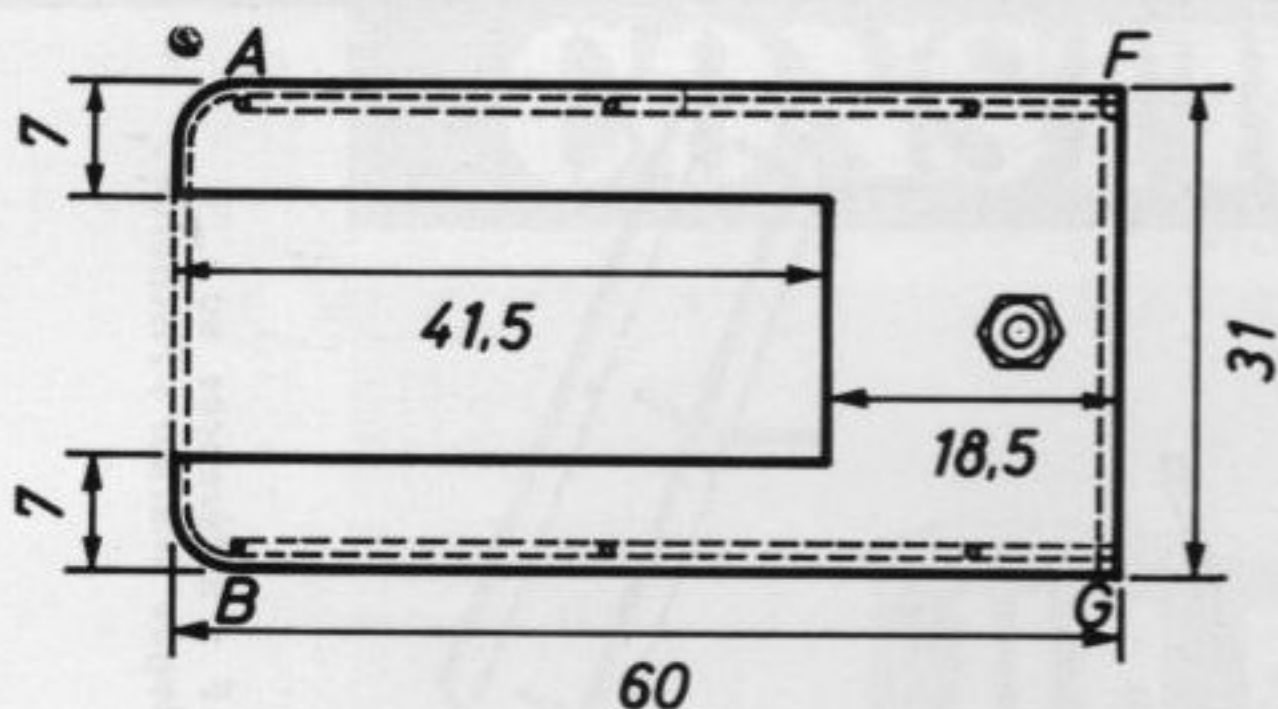


fig. 2

Châssis de la carrosserie :
Cette pièce est l'élément de base pour
l'assemblage des diverses parties de la
caisse.

priété de ne pas trop empâter les pièces,
ce qui diminue l'ébarbage final.

L'imitation des lattes de bois figurant
sur les flancs de caisse se fera comme
suit : dans chaque partie E tracer six
traits verticaux (trois pour les parties
E 1) à l'aide d'un pointeau muni d'une
pointe au carbure de tungstène. Repasser
sur les traits avec cet outil jusqu'à ce
que le laiton soit un peu creusé sans
oublier que la couche de peinture termi-
nale atténuera cette nervure.

La face avant de la carrosserie sera
construite comme l'indique le repère 3.
Après cambrage des parties A et B, cette
pièce sera soudée sur le châssis à l'em-
placement A-B désigné en pointillés. La
partie hachurée sera à évider à la lime
queue-de-rat pour permettre le passage
de la vis sans fin avant du moteur. Les
montants de la face avant seront cons-
titués de tiges de laiton de 1 mm de côté
soudés aux emplacements en pointillés
sur le repère 3. Percer deux trous
($\varnothing$ 1 mm) aux emplacements indiqués
(rep. 3).

Pour imiter les lattes de bois de la
face avant, procéder de la même manière
que pour les flancs : graver deux traits
verticaux dans les parties comprises entre
1 et 2 et 5 et 6 et trois traits entre 2 et
3 et 4 et 5 (rien entre 3 et 4).

L'arrière de la carrosserie sera découpé
dans une plaque de laiton suivant le
repère 4, puis soudé sur le châssis sur
la ligne F-G. Les montants 7 et 10 seront
plus courts d'environ 1 mm que la face
arrière de l'autorail, ceci afin de souder
par la suite le montant courbe transversal
(11) situé sous la toiture. L'imitation
des lattes de bois s'effectuera comme
indiqué précédemment entre 7 et 8, 8 et
9 et 9 et 10.

C) FINITION DE LA CAISSE :

Souder le montant transversal (12) sur
les montants verticaux avant et le mon-
tant (11) sur les montants arrière. Sur
les chants latéraux du châssis, souder
la pièce de laiton (13) de 1 mm de hau-
teur qui servira de guide aux portes
coulissantes. Les deux tétons (14) en
fil laiton $\varnothing$ 1 mm, soudés dans les trous

ménagés au centre de la face avant,
dépasseront à l'extérieur et serviront à
fixer la carrosserie au châssis mécanique
en s'enclenchant sous le capot du moteur
fictif. Les deux montants M sont, après
cambrage, à souder entre les montants
verticaux 1 et 2 et 5 et 6.

La pièce (16) est à souder sur la face
avant à l'emplacement en pointillés.
Avant de positionner cette pièce, entail-
ler légèrement en O et P avec une ligne
fine pour permettre l'encastrement des
montants verticaux 3 et 4. Souder entre
chaque montant vertical, sur le repère 3,
des petites pièces de laiton de 1 mm de
largeur (sur la face avant : cinq pièces
planes et cinq courbes ; sur la face
arrière : huit pièces planes). Pour conso-
lider l'ensemble de la caisse, souder un
fil de laiton (17) à l'intérieur et au bord
supérieur de celle-ci ; ne pas oublier de
ménager un espace pour loger l'écrou
de fixation du toit qui sera soudé à ce
fil.

La confection des portes latérales s'ef-
fectuera de la même façon que les
flancs de caisse, c'est-à-dire par procédé

fig. 1

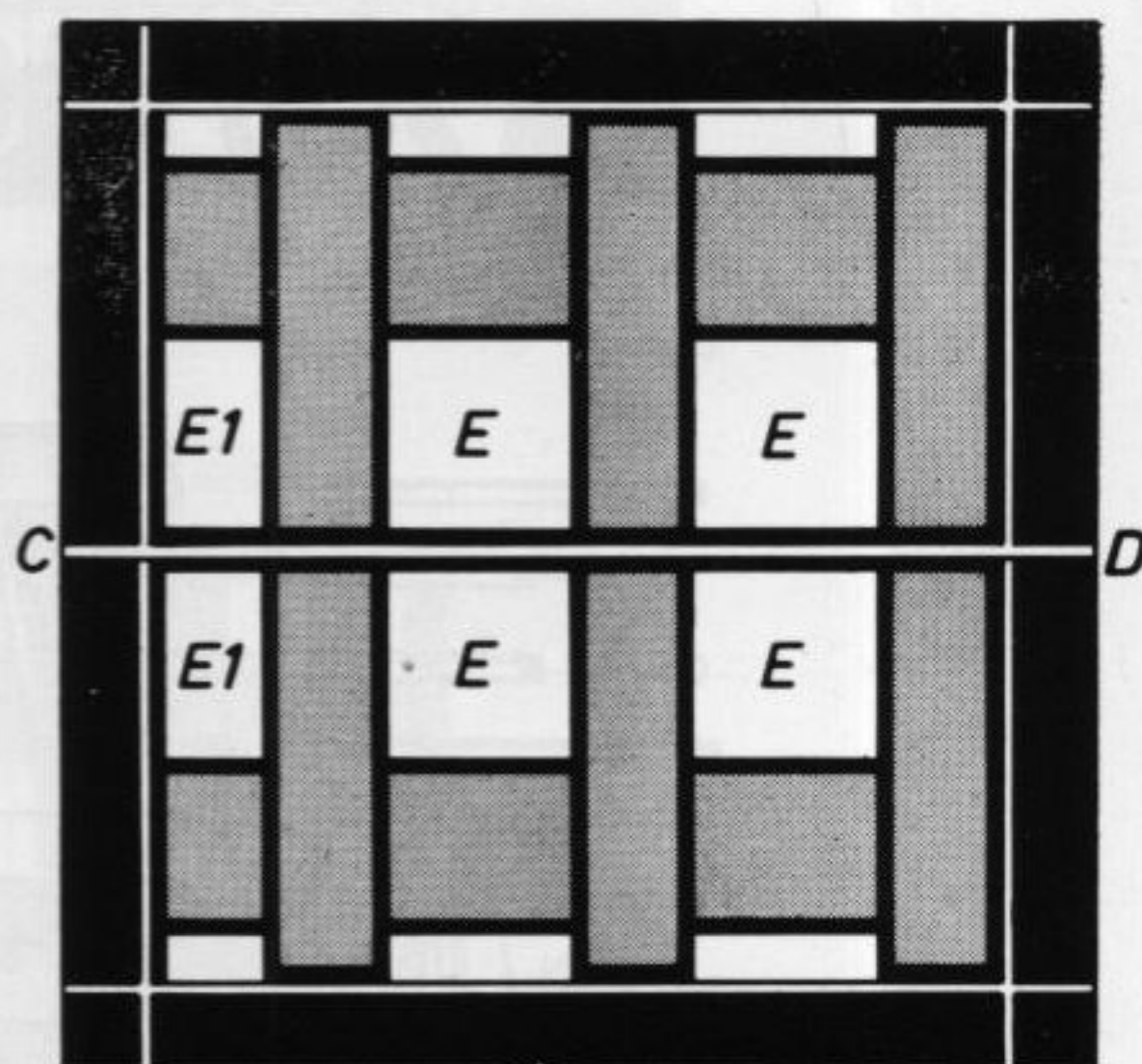
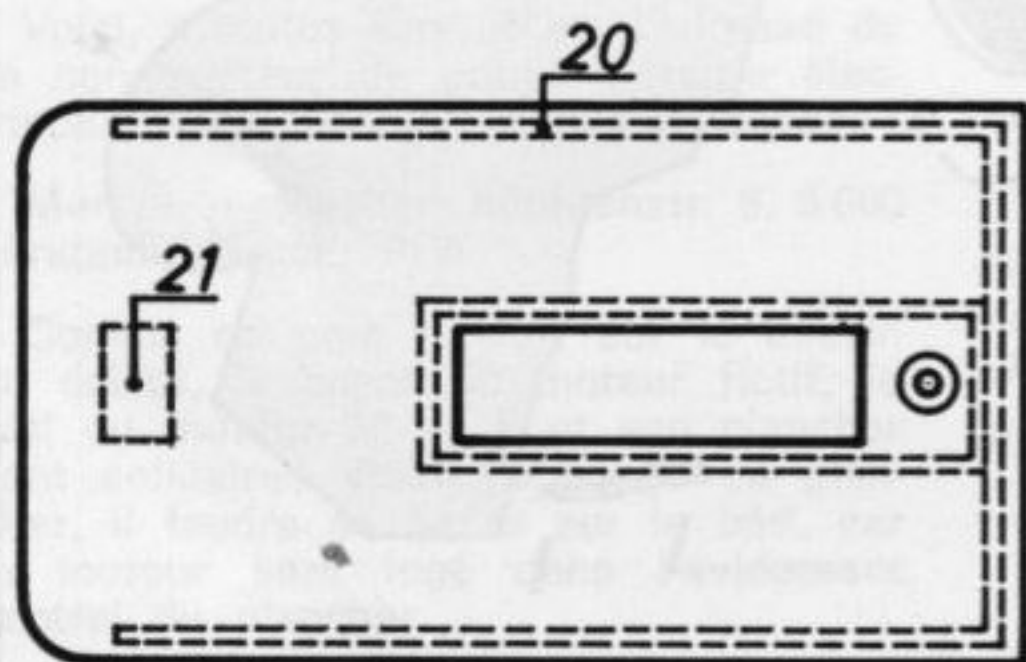


fig. 4

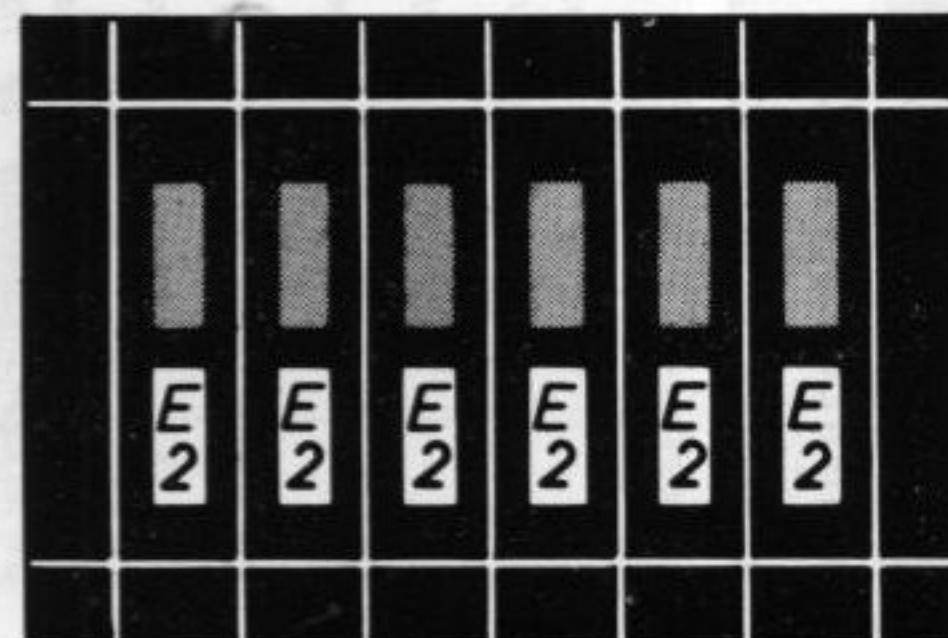


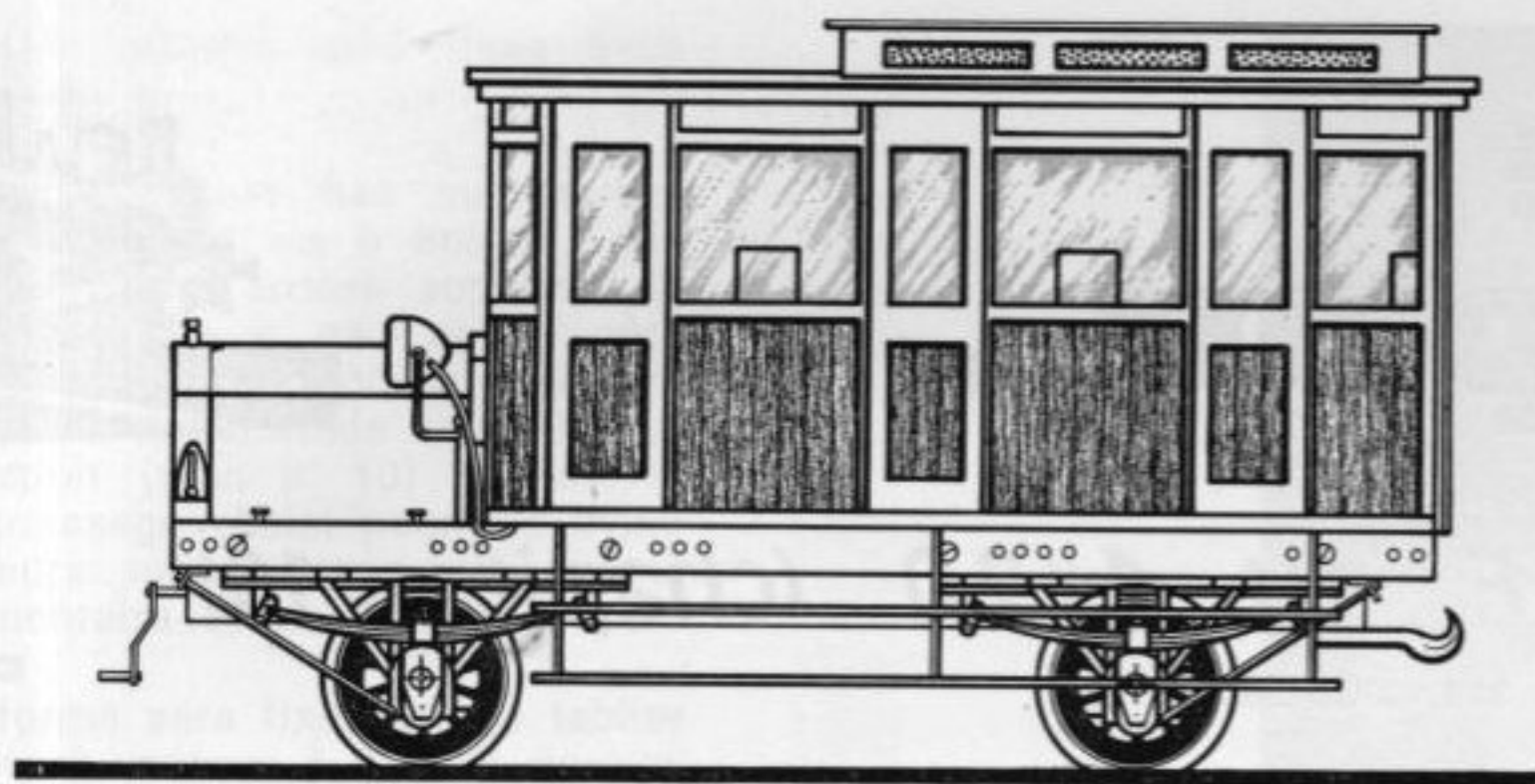
Toit de l'autorail :

20. Fil laiton servant de guide
aux portes coulissantes laté-
rales.

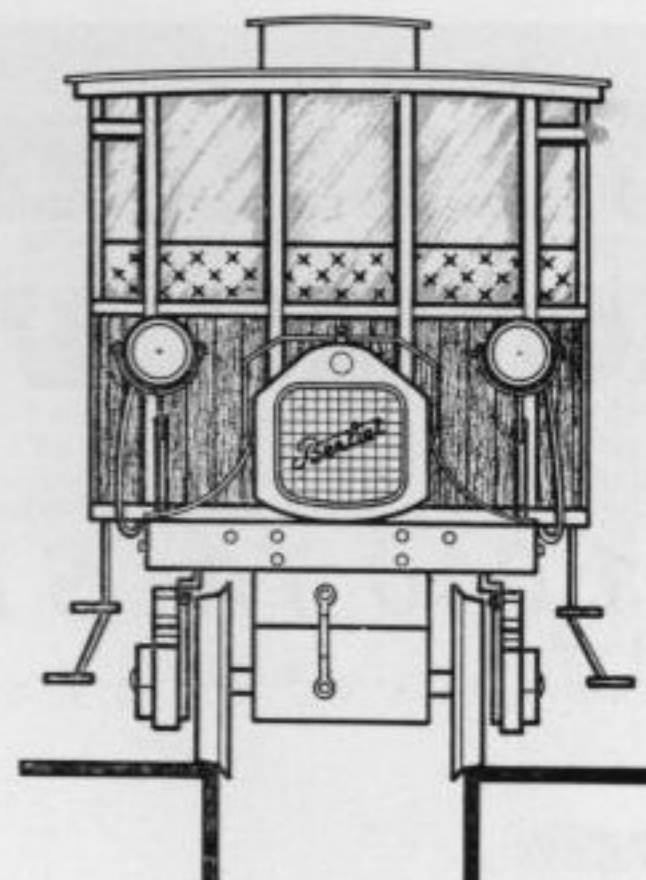
21. Pièce de maintien du toit à
la face avant de la caisse.

fig. 3





Echelle HO (1/87)



photochimique (fig. 1 et 3). Le découpage peut être facilité par la gravure de sept lignes verticales et deux horizontales (voir fig. 3). Ebarber ensuite à la lime plate et diminuer légèrement, si besoin est, l'épaisseur des portes en haut et en bas pour faciliter leur coulissement.

Les marchepieds, au nombre de quatre, seront découpés dans une plaque de laiton préalablement gravée (utiliser une plume genre Minerva pour appliquer le vernis protecteur). Trois trous de 1 mm de diamètre seront ensuite percés dans chaque marchepied ; leur espacement doit correspondre à l'intervalle séparant A et F et B et G (pour les trous extrêmes, le troisième étant situé au milieu).

Dans chacun de ces trous sera soudé un fil laiton (18) de 1 mm de diamètre afin de fixer les marchepieds au châssis de la caisse. Après ébarbage final de la superstructure, vérifier l'assemblage capot-mécanisme M + F : la vis (19) rend solidaire le bloc moteur et l'ensemble capot-boîtes d'essieux ; la vis (19 bis) fixe la carrosserie au châssis après enclenchement des deux tétons (14) sous le capot du moteur fictif.

D) TOIT ET AMÉNAGEMENT INTÉRIEUR :

Confectionner le toit selon la fig. 4 en évitant la partie marquée d'un astérisque. Percer un trou de 1,6 mm de diamètre en R. Ce trou servira pour fixer le toit sur la caisse. Un fil laiton, qui servira de guide aux portes coulissantes, sera soudé sous le toit (20). Une pièce (21) soudée à l'emplacement indiqué fig. 4 fixera le toit à la partie avant de la caisse (cette pièce doit avoir une largeur égale à l'intervalle séparant les deux montants verticaux au centre de la face avant).

Les éléments du lanterneau seront soudés à l'emplacement en pointillés sur le dessus du toit. Les ouvertures pratiquées dans les pièces 22 et 23 seront réalisées à l'aide d'un foret miniature de 1 mm (terminer cette opération à la petite lime plate).

Le toit du lanterneau (24) est à cambrer légèrement. Sous ce toit, souder deux plaques de laiton à l'emplacement V en pointillés qui serviront à bien ajuster le toit sur le lanterneau formé par 22, 23, 24 et 25. A l'emplacement W, une petite pièce de laiton percée en son mi-

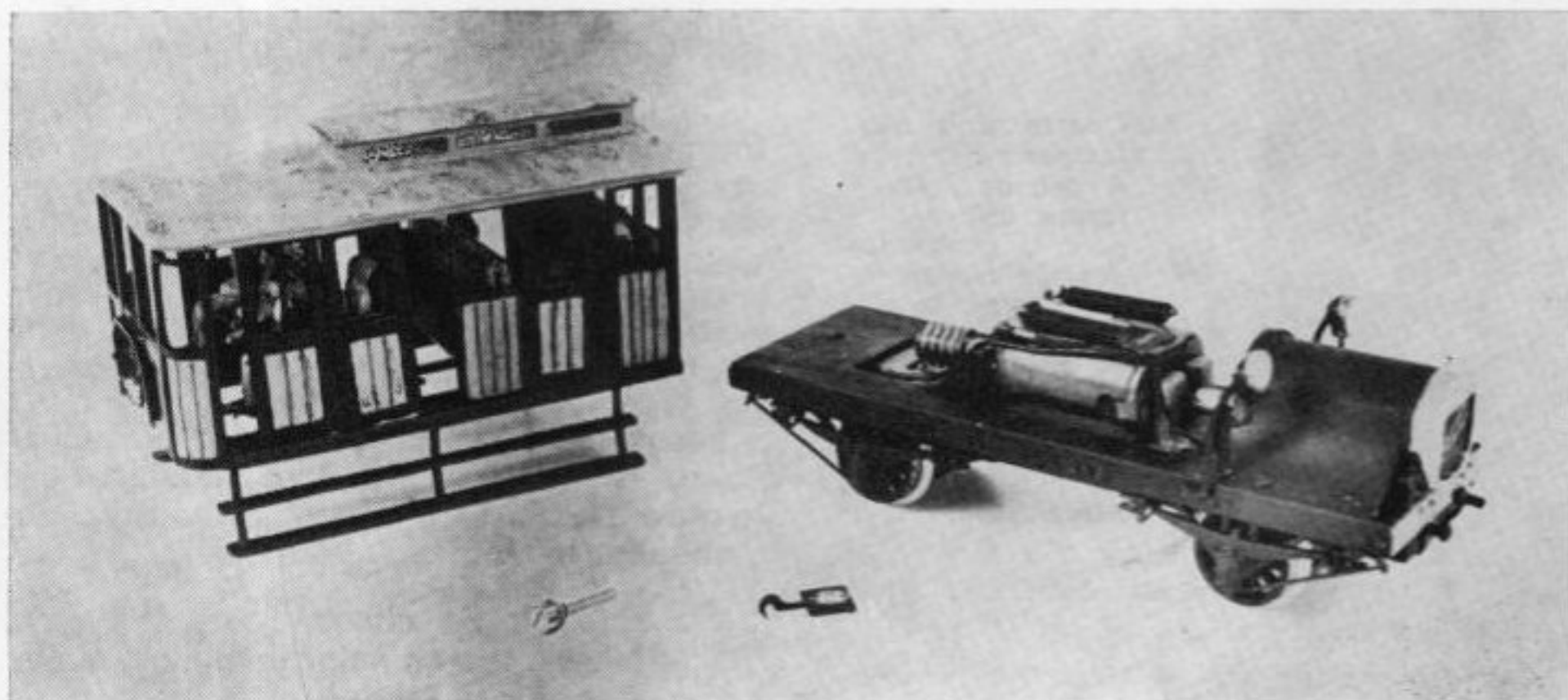
lieu (repère 26) sur laquelle sera fixé un écrou, sera soudée sous le toit. Pour le montage du toit, procéder de la façon suivante : le toit (fig. 4) sera fixé à la carrosserie par la vis R située à l'intérieur du lanterneau et maintiendra donc les portes coulissantes, le lanterneau sera ensuite fixé par l'ensemble 27 dont les extrémités prendront appui sous le toit (toutes ces opérations s'effectueront en retournant la caisse après avoir déposé la mécanique). L'aménagement intérieur, facultatif, pourra être constitué par des éléments de balsa renforcés de laiton.

E) DÉCORATION :

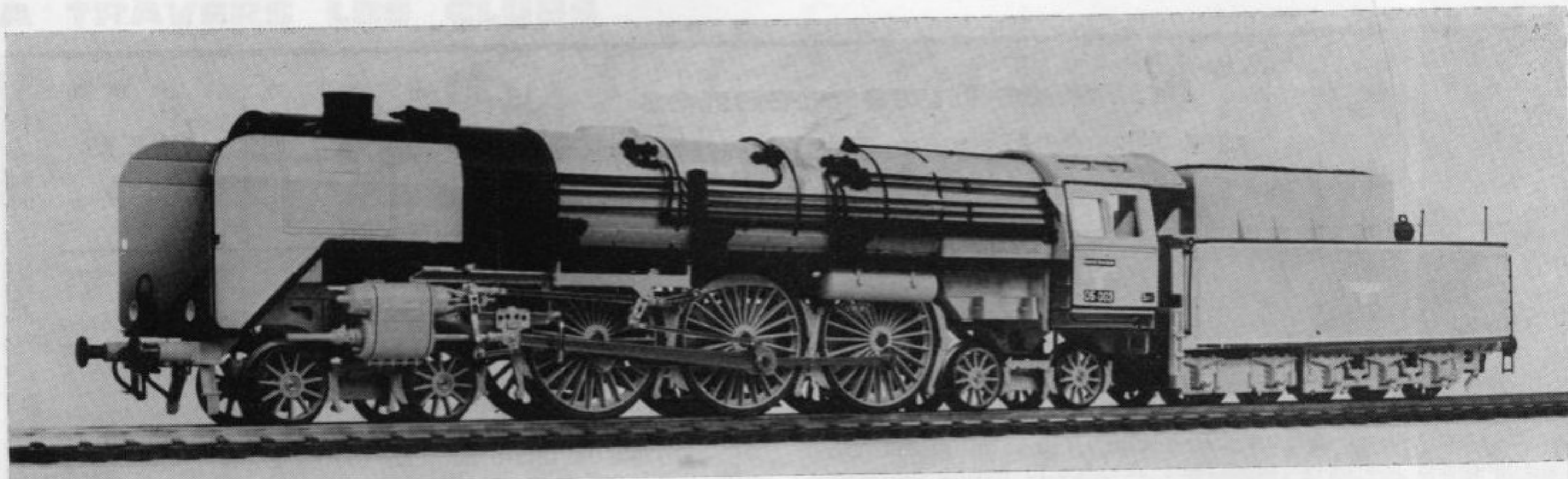
Avant de commencer la décoration, s'assurer que l'autorail est exempt de taches de graisse et veiller à ce que toutes les soudures soient propres. Comme apprêt, on peut utiliser du minium ordinaire de couleur grise.

Ne connaissant pas la couleur de l'engin réel, j'ai utilisé du noir mat pour le châssis, du marron pour les portes, du doré pour la calandre et les phares, du rouge pour les traverses avant et arrière, du gris clair pour la toiture et du brun pour l'intérieur.

Après séchage, l'autorail a été passé au vernis mat Humbrol. La construction est maintenant terminée, il ne vous reste plus qu'à mettre en service sur votre réseau ce petit autorail à l'allure pittoresque et Belle Epoque...



Ce cliché met en évidence la simplicité du montage : la vis, repère 19 bis sur le dessin en éclaté, rend solidaire la carrosserie du châssis moteur.



Modèle Liliput réf. 10502 en couleurs originales DR

Liliput

TEST :

les locomotives allemandes 232 série 05 à tender séparé

de **Liliput** , au 1/87

Les locomotives de la série 05 peuvent être considérées comme les plus énormes de toutes les locomotives allemandes. Les deux premières machines de ce type ont été livrées par la firme Borsig en 1935. Il s'agissait des locomotives n° 5001 et 5002 d'une puissance de 3 400 ch. Devant les bons résultats obtenus à l'époque avec une machine de la série 03 (03154) carénée, il fut décidé d'appliquer également un carénage aux deux 05 en construction. En 1937, une troisième machine, la 5003, fut livrée à la DRG. Elle avait également un carénage, mais était équipée d'une cabine frontale, d'une chaudière inversée et était chauffée au poussier de lignite. Les résultats d'exploitation n'étaient pas convaincants et la machine fut transformée sur le type normal en 1944. Par la suite elle reçut des plaques pare-éclats et une peinture camouflage, pour la remorque de trains spéciaux du gouvernement de l'époque. Après la guerre, cette machine, de même que les deux premières dont le carénage avait été supprimé entre temps, fut remise en état et affectée au dépôt de Hamm. Elles assurèrent des trains rapides jusqu'en 1958.

La 055001, seule survivante de ces trois géantes du rail, fut à nouveau carénée partiellement afin d'être conservée pour la postérité au musée des transports à Nuremberg.

Les 05 avaient un mouvement à trois cylindres et étaient à simple expansion. Leur vitesse maximale était de 150/175 km/h, leur tender de 38,5 m³ était le plus grand jamais construit pour la DRG.

Le modèle Liliput : 05-5003 DR.

C'est un bond en avant dans le modélisme de haute qualité que la firme autrichienne Liliput vient d'effectuer avec son modèle de locomotive type 05 DR, qui est d'une facture hors du commun pour une production de grande série.

Quel plaisir ce serait pour les amateurs de beaux modèles si l'exemple était suivi et que l'ère des fabrications tout en plastique ou des bielles en tôle découpée sans relief, soit définitivement révolue ! Hélas toute perfection coûte et l'on ne peut espérer voir une telle initiative se généraliser rapidement ! Ce que l'on peut, du moins, c'est féliciter la firme Liliput d'avoir osé s'affranchir de la conception traditionnelle pour donner à un modèle de série des caractéristiques qui jusqu'alors étaient le seul apaisement de quelques productions pour collectionneurs.

Ces caractéristiques sont les suivantes : châssis en métal injecté reproduisant dans ses dispositions essentielles l'architecture du châssis réel, superstructure en plastique choc, finement détaillée avec toutes tubulures et accessoires rapportés, déflecteurs Wagner larges en laiton photogravé ; roues exactes en métal finement injecté, bandages laiton nickelé et bruni. L'isolement est effectué au bandage, distribution réaliste en laiton matricé nickelé ou fin alliage b'anc injecté. La crosse de piston, comme la bielle

de tiroir ou encore la coulisse méritent d'être examinés à la loupe ! Les bielles de coulisses et relevage sont munies de chappes et la bielle de coulisse peut être effectivement relevée ! La cabine complètement dégagée est aménagée et le volant de relevage est en bonne place. Le tender est moteur, disposition nouvelle chez Liliput, et sa superstructure comme son châssis sont en métal injecté afin de bénéficier d'un poids adhérent maximum : 370 g, la machine pèse pour sa part 320 g. Les tampons en métal bruni sont naturellement à ressort et la décoration gris clair de la version DR d'origine met particulièrement bien en valeur la finesse de la machine. Certains des détails rapportés sont cependant très fragiles : conduite de frein, mains montoirs, tubulures, échelles du tender, et impliquent certaines précautions de manipulation.

Aucune concession n'a été faite qui aurait été contraire au respect absolu de l'échelle du 1/87 ou au réalisme de l'ensemble. Ainsi, comme le prouve notre tableau des dimensions comparées, les cotes réelles sont scrupuleusement observées et aucun détail grossier ne trahit l'ensemble. C'est le tender, avons-nous vu, qui est moteur. Sa superstructure est tenue au châssis par trois vis, mais il est nécessaire de décoller l'un des flasques factices des supports d'essieux pour la soulever. L'opération effectuée, on découvre le moteur, un Bühler puissant à induit trois pôles, fixé en porte à faux sur le bâti du châssis enfermant la transmission.

Cette dernière est du type à vis sans fin laiton, entraînant un train de pignons droits en nylon. Les trois essieux rigides sont couplés.

L'arbre de transmission comme le pignon qu'il conduit sont montés sur palier auto-lubrifiant. L'arbre primaire comporte, côté moteur, un joint d'accouplement souple et de l'autre un volant d'inertie assurant une bonne souplesse de mouvement. Le rapport de démultiplication est de 1/12, ce qui, par rapport au diamètre des roues, n'est pas élevé. Le carter de réduction est coiffé par un circuit imprimé assurant la distribution du courant et supportant l'antiparasitage du moteur.

Les deux fanaux avant et arrière sont éclairés, mais non inversés en fonction du sens de marche, par contre la boîte à fumée est prévue pour recevoir un équipement fumigène Seuthe. L'attelage arrière peut être échangé pour un type Fleischman, quelques détails complémentaires de superstructure, particulièrement délicats tels que mains montoires, conduites de frein, rampes d'accès, etc., sont joints au modèle pour le compléter s'il est destiné à être exposé sous vitrine.

Sur le plan technique, nous devons encore souligner la conception heureuse du système de guidage des bogies qui assure d'une part leur bonne tenue de voie et d'autre part un éloignement, nécessaire en courbe serrée, du bogie avant par rapport au premier essieu de la machine, évitant ainsi que les sabots des freins ne s'accrochent.

Etant donné que le même corps de bogie est utilisé à l'arrière, le système joue ici à l'inverse, mais n'est pas gênant pour ce bogie.

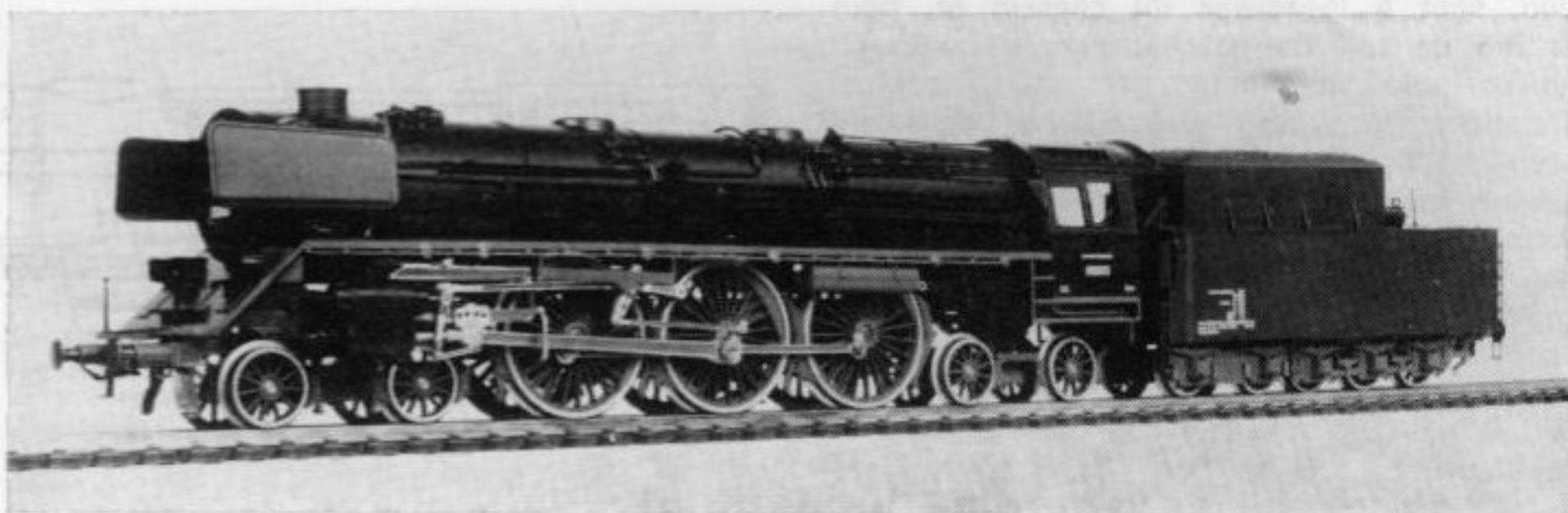
Le pivotement des bogies s'effectue par une glissière semi-elliptique sur le bogie, dans laquelle se déplace le pivot lui-même supporté par un coulisseau intégré au châssis.

Cette disposition assure un débattement latéral important des bogies, qui permet à la machine de s'inscrire encore aisément en courbes de 400 mm malgré son empattement important.

Le bogie du tender pivote pour sa part en bout d'un timon qui lui est solidaire et se trouve plaqué à la voie par une lame ressort compensant le porte à faux du tender. Les deux essieux extrêmes du train d'essieux moteurs rigide ont des roues bandagées.

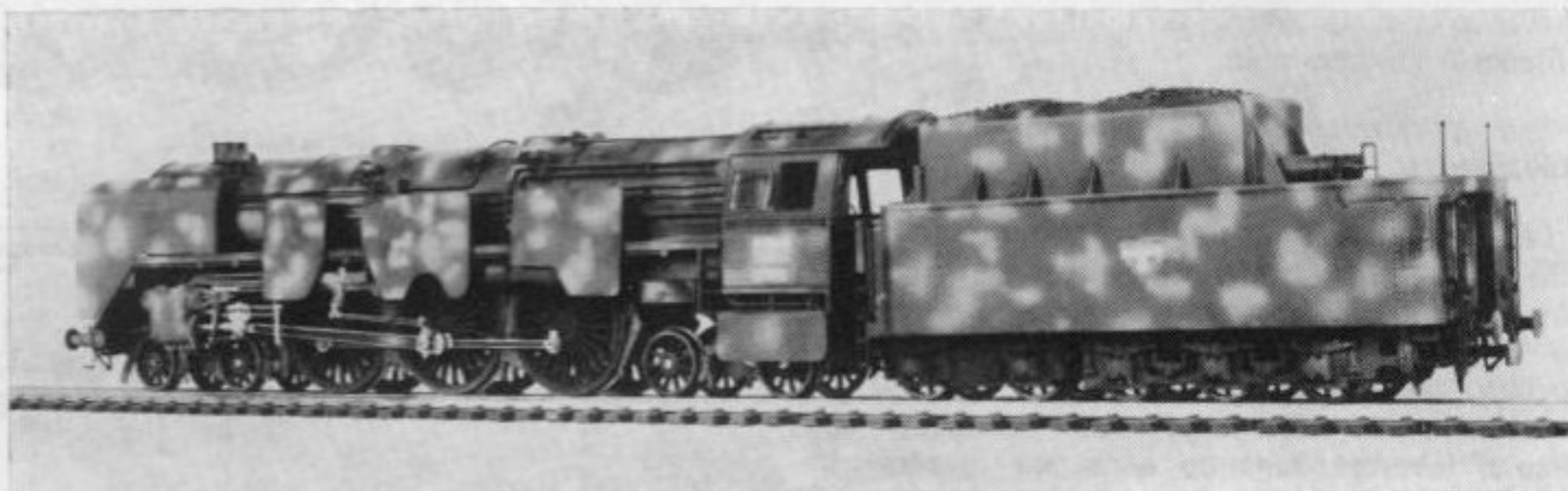
Rien cependant n'est parfait en ce monde, comme dit le proverbe, et ce modèle si réussi par ailleurs montre malheureusement une certaine faiblesse au niveau de la captation du courant.

Celle-ci est assurée principalement par les roues des essieux moteurs extrêmes de la machine contre les bandages desquels portent, à l'intérieur du châssis, des palpeurs souples pour ne pas gêner le jeu latéral de ces essieux. La prise de courant est confirmée en outre, pour la file de rail de droite, par les bogies de la loco qui, de construc-



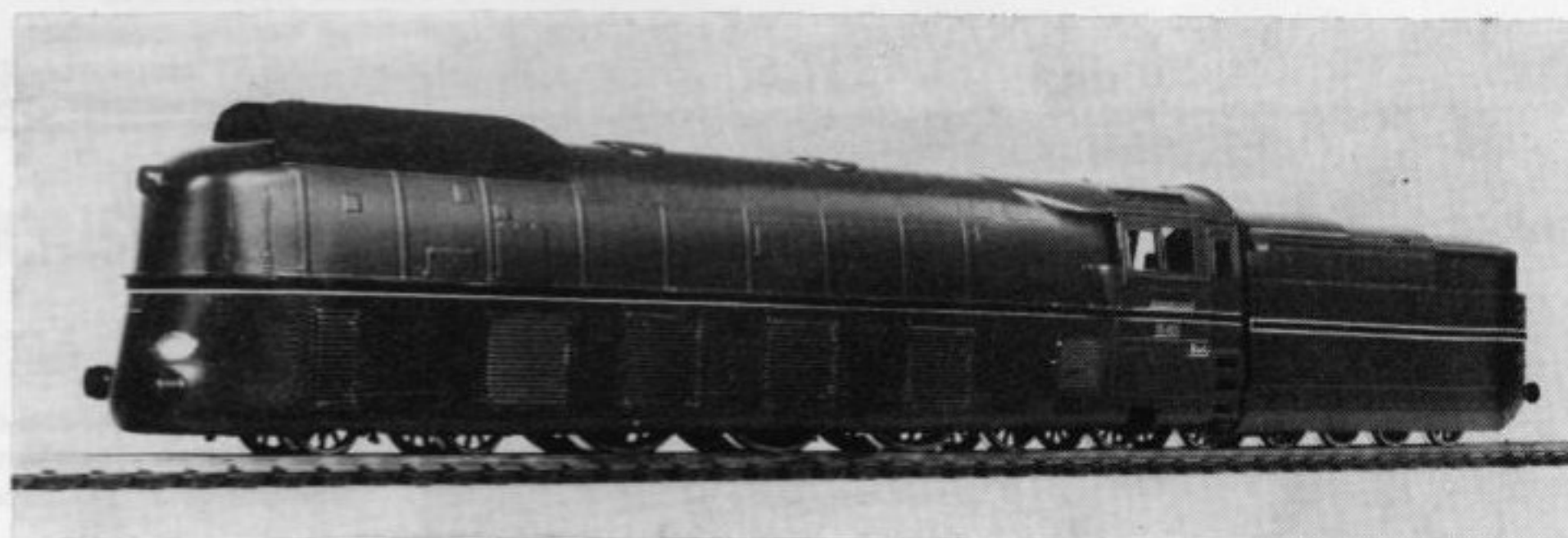
Modèle Liliput réf. 10503 avec déflecteur Witte.

liliput



Modèle Liliput réf. 10522, version DR de guerre.

liliput



Modèle Liliput réf. 10501, DR carénée.

liliput

TABLEAU DES DIMENSIONS COMPARÉES

Locomotive 05 de la DR	Réelle	1/87	Liliput
Longueur ht locomotive	17 125	196,8	197,7
Longueur ht tender	9 450	108,62	107,5
Empattement total locomotive	13 825	158,90	160
Empattement total tender	6 150	70,68	71
Largeur à la cabine	3 052	35,08	35,02
Hauteur de la cheminée au niveau du rail	4 550	52,29	52
Ø des roues motrices	2 300	26,43	26,3
Ø des roues des bogies de la machine	1 100	12,64	12,3
Empattement des bogies de la machine	2 200	25,28	25,3
Hauteur du dessus du tender au niveau du rail	2 985	34,3	34

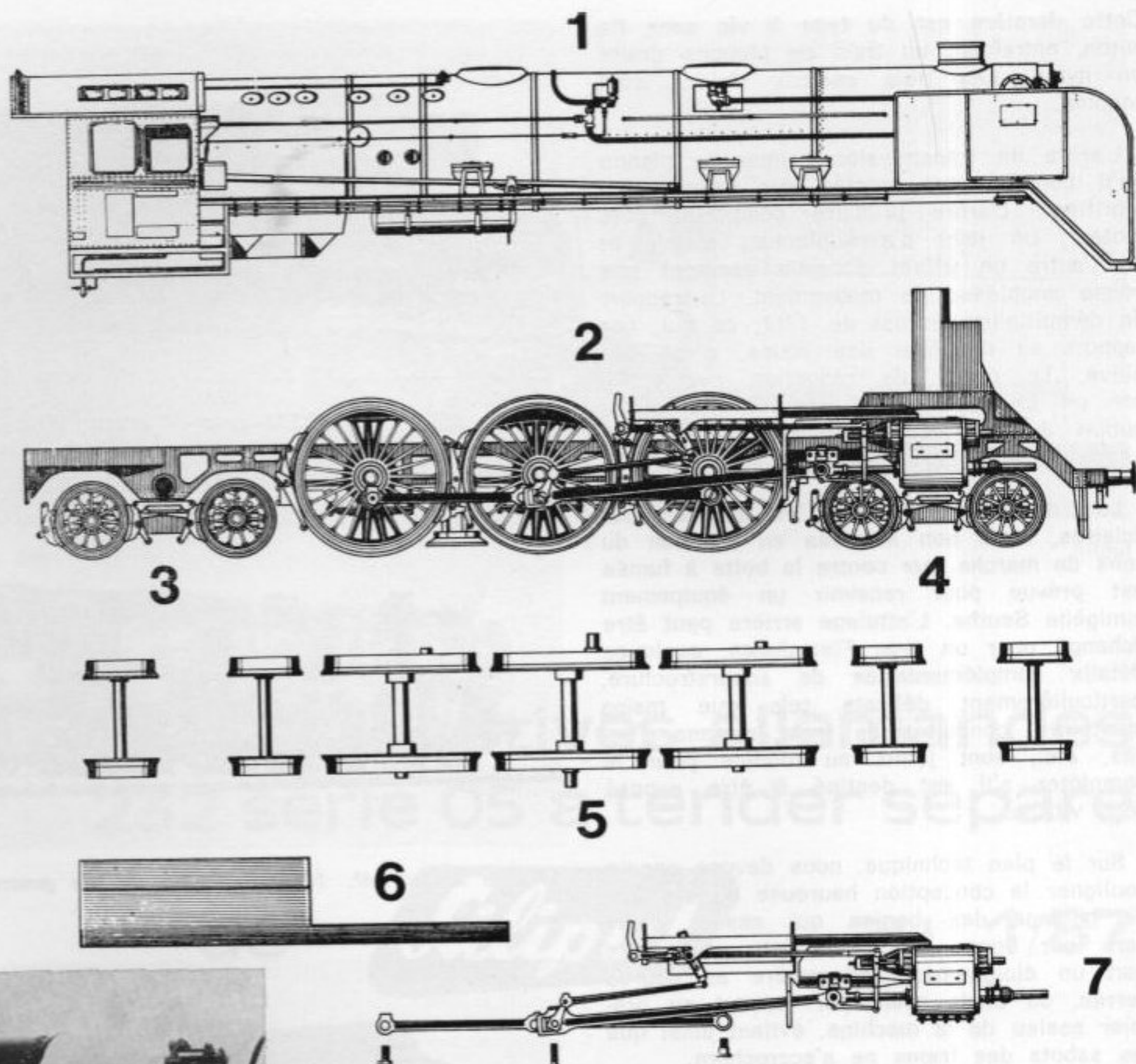
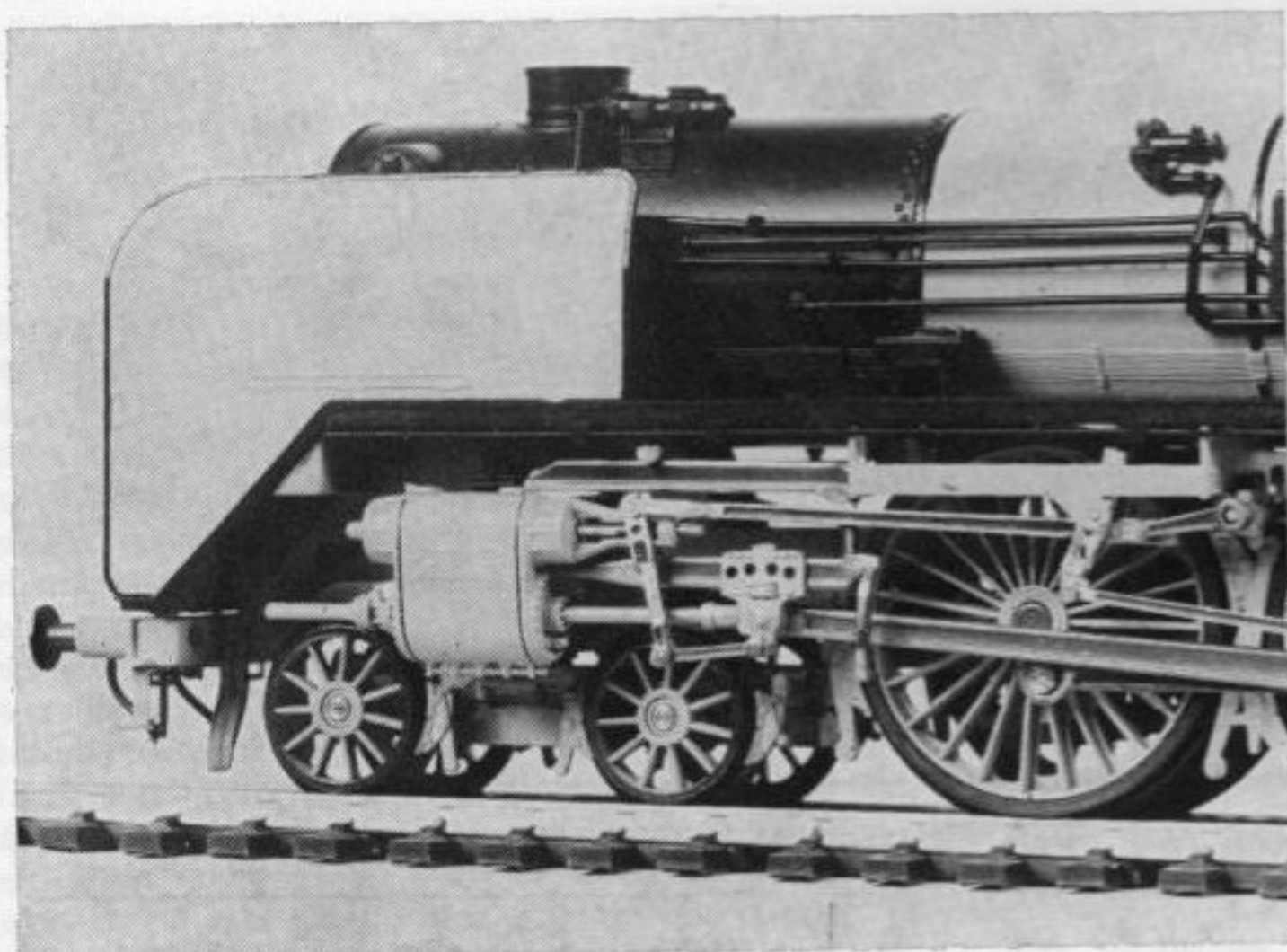
tion, sont à la masse du châssis et, pour la file de rail de gauche, par le bogie du tender relié au moteur par un fil souple. Théoriquement ces dispositions devraient assurer une bonne captation, cependant il s'avère que les roues motrices non suspendues, bien qu'un certain jeu vertical existe de construction, ne portent pas toujours correctement, ce qui est le cas dans toute machine, et que par ailleurs, les bogies de la loco ne participent pratiquement pas à la captation étant en partie isolés par leur peinture.

Un bon grattage des surfaces en contact avec les pivots de ces bogies remédiera déjà en partie au défaut souligné, mais de petites cordes à piano plaquant les essieux moteurs sur la voie seraient certainement efficaces sur ce plan.

Les performances du modèle sont les suivantes :

Le démarrage haut le pied s'effectue sous 2,5 V/240 mA. En palier, l'effort de traction est de 150/170 g pour une consommation de 620/650 mA sous 6 V. Avec le tender en tête, cet effort est moins élevé : 120/130 g, en raison du délestage que provoque le coup'e, favorisé dans ce sens par le ressort du bogie.

Liliput



1 à 7 :

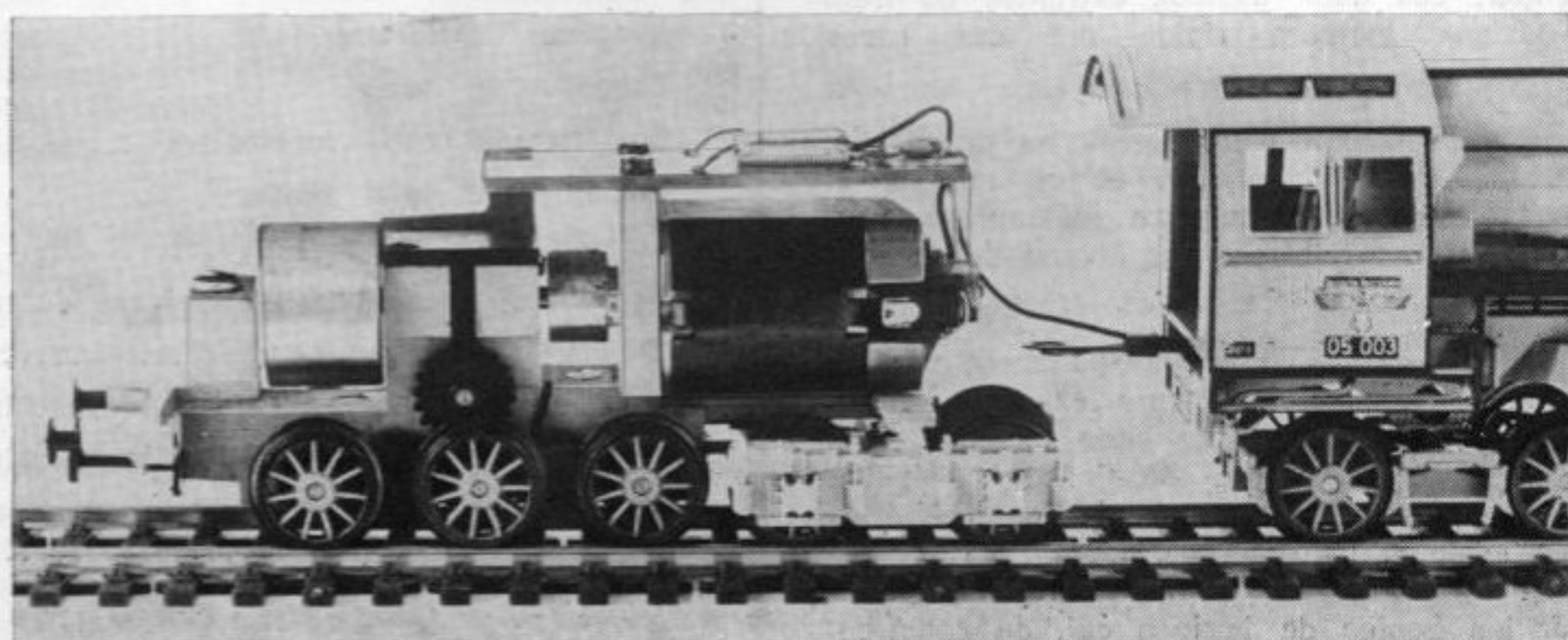
Les éléments constitutifs principaux de la locomotive 05 Liliput illustrant la conception du châssis avec à l'avant l'emplacement du fumigène. Les ensembles référencés sont livrables au détail de même que diverses pièces détachées.

Gros plan sur le modèle Liliput réf. 10502. La distribution est remarquable. En-dessous, le tender déshabillé permet de voir le moteur largement dimensionné, son accouplement élastique, le bloc réducteur et à gauche le volant d'inertie.

En rampe de 4 %, l'effort atteint encore 140/160 g pour une consommation de 680 mA sous 7 V, mais tombe à 100 g avec le tender en tête.

La vitesse haut le pied sous 12 V (machine non rodée) correspond à une allure réelle de 140/150 km/h et chute peu en charge normale. Le silence du moteur, comme la douceur de fonctionnement et le ralenti sont excellents jusqu'à une allure minimale correspondant à 20/25 km/h réels. En dessous de ce seuil, le moteur fait entendre un léger grognement magnétique, dû au champ important de l'inducteur à aimant permanent,

lr



et à plus faible allure il décroche au moindre manque de courant. *

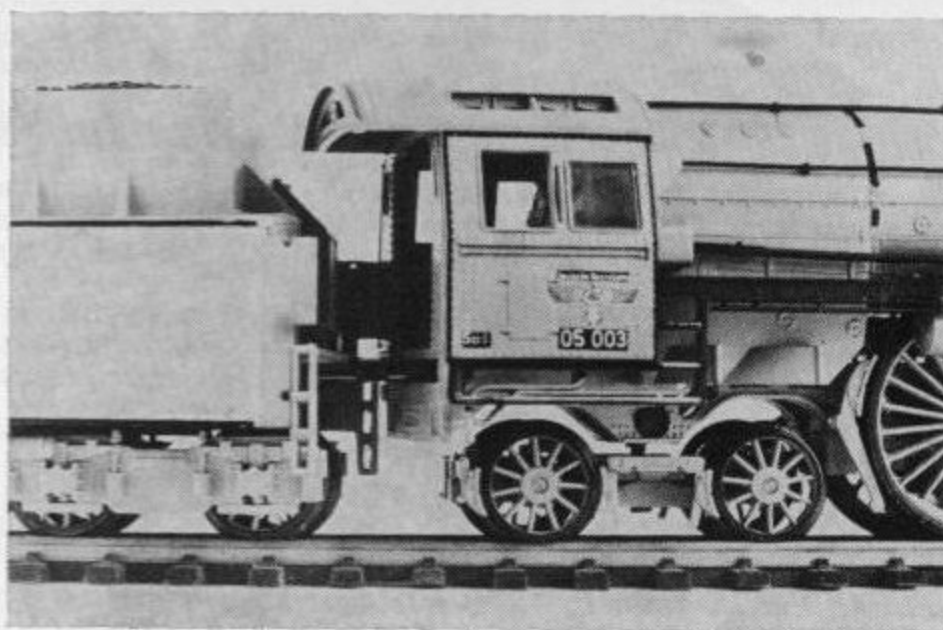
Sur les modèles d'origine, un moteur suisse Maxon avait été adopté, plus silencieux à très bas régime et tenant parfaitement l'extrême ralenti, mais un peu moins puissant. Les performances de ce modèle, qui reproduit avant tout une machine rapide et non de manœuvres, sont donc très bonnes et à la hauteur de la qualité générale de l'ensemble. Voir rouler ce modèle est un vrai régal notamment à contre jour, condition mettant en valeur la transparence du châssis et les effets cinématiques de ses grandes roues aux fins rayonnages. La tenue de voie est très bonne jusqu'au rayon de 550 mm, les appareils de voie de rayons inférieurs devront être franchis à allure modérée (le fabricant annonce une limite de rayon de 360 mm, mais c'est là une possibilité extrême en pleine voie et à faible allure).

Ce modèle est disponible en trois versions distinctes :

— Série 05003 époque II en coloris gris et noir et marquage d'origine de la DR, avec larges déflecteurs, réf. 10 502.

* Pour information rappelons que le meilleur ralenti tenu que nous ayons observé depuis longtemps est celui de la BB belge Roco, qui correspond à une allure réelle de 9,5 km/h, valeur qui ne peut être améliorée qu'avec une réduction importante et une captation de courant parfaite.

La 05 003 Liliput : la cabine est aménagée et la décoration à la hauteur de la qualité de l'ensemble, c'est-à-dire excellente.



— D¹⁰ en décoration noire, châssis et roues rouges, réf. 10 504.

— D¹⁰ en décoration et marquage DB, avec déflecteurs Witte, réf. 10 503.

— D¹⁰ en version locomotive de guerre DR, avec plaques de blindage et coloris camouflage, réf. 10 522.

Prix de vente conseillé en Autriche (à titre indicatif) : 1980 öS (ce qui correspond environ à 700 F).

— Une version carénée en couleur rouge et marquage DR est également prévue parmi les nouveautés 77, réf. 10 501.

A noter encore que toutes les versions sont également disponibles dans le système trois rails courant alternatif.

Précisons enfin que la décoration en gris et noir ne correspond pas aux normes en usage sur la DR où déjà les machines étaient peintes en noir pour la superstructure, rouge pour tout ce qui était situé sous le tablier sauf les cylindres, mais à la livrée des machines à leur sortie d'usine, ou livrée de photographie !

FÉDÉRATION FRANÇAISE DU MODÉLISME FÉROVAIRE F F M F

le grand virage...

(communiqué)

Les 2 et 3 avril se sont déroulés à Villiers-le-Bel le XXIV^e Congrès de la Fédération française de modélisme ferroviaire, ainsi que le II^e Congrès des Animeurs de clubs et modélistes indépendants.

La presse spécialisée s'est fait l'écho de ces manifestations et déjà la vaste concertation qui en a découlé montre que ces deux congrès sont le complément l'un de l'autre.

Le Comité directeur de la fédération, conformément aux souhaits et à la volonté exprimés par les clubs présents, affiliés ou non, a pris un certain nombre de décisions importantes pour l'avenir de notre passion et il semble nécessaire d'en informer ici l'ensemble de ceux qui s'intéressent au modélisme ferroviaire, qu'ils soient ou non affiliés actuellement.

Qu'a-t-il été décidé à Villiers-le-Bel ?

Tout d'abord, une assemblée générale extraordinaire qui aura lieu en octobre 1977 à Paris, vraisemblablement dans les locaux de la SNCF situés rue Traversière.

Cette assemblée générale extraordinaire de la fédération qui aura lieu un samedi, et dont la date sera fixée prochainement aura l'ordre du jour suivant :

Modification des statuts, afin de les adapter aux exigences nouvelles, et à ce propos n'oublions pas que la F.F.M.F. fêtera en 1978 son XXV^e anniversaire et que depuis vingt-cinq ans bien des choses ont évolué.

L'ensemble des clubs présents à cette occasion participeront à cette élaboration dont le but principal est d'offrir aux associations une structure fédérale parfaitement adaptée à leurs besoins.

A cette occasion, les clubs affiliés ou non auront le même nombre de voix pour entériner les nouveaux statuts et ainsi nous espérons que cette réunion verra d'une façon spontanée un grand

nombre de clubs nouveaux entrer dans la fédération lui insufflant le sang nouveau qui nous fera progresser d'une façon irréversible dans la recherche des services que les clubs sont en droit d'attendre légitimement de leur organisme de tutelle.

Les motions proposées et adoptées par la totalité des clubs présents à Villiers-le-Bel les 2 et 3 avril et dont la presse spécialisée s'est fait aussitôt l'écho font également partie des soucis d'évolution du Comité directeur de la fédération.

Il sera également procédé, lors de cette assemblée générale extraordinaire, à l'élection du nouveau Comité directeur, celui étant resté en place lors de l'assemblée générale de Villiers-le-Bel et complété à cette occasion n'ayant pouvoirs que jusqu'à l'assemblée générale extraordinaire du mois d'octobre.

Il est important l'occasion de cette réunion d'octobre les clubs permettent l'entrée au Comité directeur de leurs représentants, marquant cette résolution d'avenir.

Pour cette réunion d'octobre, journée décisive pour l'avenir et le progrès de notre fédération, nous allons rechercher auprès de la SNCF le moyen de permettre à chacun de faire ce voyage de la façon la plus économique possible, afin qu'un maximum de clubs et indépendants puissent y assister.

Nous ferons savoir par l'intermédiaire de votre revue les moyens précis mis en œuvre, au fil des prochains mois, pour permettre la réussite de cette rencontre.

Nous invitons d'ores et déjà les clubs français à nous faire leurs suggestions par courrier à :

FÉDÉRATION FRANÇAISE DE MODÉLISME FÉROVAIRE

Siège social : 13 bis, Place Jules-Ferry

69006 LYON